

Anticiper l'atterrissage en campagne

Comme le dit le manuel du pilote : *"l'atterrissage en campagne constitue la partie du vol qui demande au pilote, le jugement le plus sûr, l'esprit de décision le plus rapide et une grande précision dans les évolutions."*

La vache doit être prise avec d'autant plus de sérieux et d'attention que l'expérience du pilote est faible.

L'atterrissage hors aérodrome est un atterrissage particulier mais **cela reste avant tout un atterrissage** il doit donc être conduit comme tel, avec la même rigueur. L'improvisation n'y a pas sa place !

Vache préparée = Vache bien menée

La règle primordiale de **l'anticipation** est la règle. Si nous sommes conscients de la probabilité de vache, et si nous avons déjà travaillé à plusieurs reprises cette situation, nous serons moins surpris le jour où cela se produira.

ANTICIPER AVANT LES VOLS

Bien des facteurs extérieurs nous permettent de ne pas nous placer en situation délicate :

- La période qui s'étend de mi-mai à la mi-juillet permet de réaliser les plus beaux circuits, mais c'est aussi la période où les cultures sont hautes. Certaines zones deviennent non-posables et il est alors impératif de respecter le local des aérodromes.
- Mieux vaut écourter son circuit pour rester dans la bonne tranche horaire de convection, ou si les pompes sont difficilement exploitables, s'entraîner en local pour LA bonne journée. Ce serait vraiment idiot d'abîmer un planeur en juin, un planeur qui nous fera cruellement défaut en juillet août ...
- Ailleurs se seront les vignes, des zones marécageuses ou les forêts qui pourront constituer un problème pour le circuitier débutant. Lisez votre carte avant de partir sur la campagne et faites-vous conseiller pour vos premiers circuits.

ANTICIPER PENDANT LE VOL

Dans la tranche supérieure : En vol de croisière, dans la tranche supérieure, observez devant vous les champs qui sont suffisamment longs et bien orientés. Vous travaillerez ainsi de rapprochement en rapprochement des zones atterrissables.

On descend dans la tranche médiane : si vous descendez dans la tranche médiane ou inférieure. Identifiez un champ bien orienté et suffisamment long. C'est le moment de sortir le VERDO, sans pour autant visualiser tout votre circuit d'atterrissage. Cette précaution vous rassurera : No Stress !

On descend dans la tranche inférieure : On descend toujours (pas d'bol !) Il faut alors avoir choisi un champ posable et rester dans son local. Vérifiez le VERDO et visualisez le circuit d'atterrissage lorsque vous êtes encore suffisamment haut (500 à 600m). Visualisez le circuit d'atterrissage **AVANT d'essayer de retrouver une ascendance**, Tant que vous n'êtes pas remonté dans la tranche médiane, il est **interdit de quitter le local de son champ**.

Évaluez votre hauteur par rapport au sol. Attention aux surprises en plaine ! Renseignez-vous sur les hauteurs moyennes d'une zone que vous n'avez jamais survolé.

Fixez-vous une hauteur suffisante pour effectuer un tour de piste correct. Cette hauteur sera variable en fonction de votre expérience. Pour un(e) jeune pilote, 500 m/sol est une hauteur nécessaire pour étudier la prise de terrain et l'approche du champ visé.

Le VERDO est un bon moyen de vérifier que tout est ok pour se poser :

Vent ?
Etat de surface ?
Relief ?
Dimensions ?
Obstacle ?

Vous décidez de vous poser : On y va !

A la hauteur standard pour un tour de piste, soit 300 m/sol, faites comme vous avez appris. Démarrez votre PTL dans les mêmes conditions que vous le feriez sur le terrain. A savoir gardez 30 secondes minimum pour la longueur de la finale.

Ne partez pas trop haut ! Vous devriez sortir les aérofreins, ou vous perdez en précision. Alors que c'est bien ce qu'on attend de vous ! **Soyez précis !**

Choisir de transformer en vitesse l'excédent de hauteur est un remède qui peut se révéler pire que le mal. Vous perdez en précision, vous risquez de rebondir au toucher et vous rallongerez votre distance de roulage. A oublier !

Pensez à sortir votre train ! Ce n'est pas parce que vous vous posez ailleurs que sur votre terrain qu'il faut négliger les règles mnémotechniques pour préparer le planeur à l'atterrissage (**Tout Va Bien Continue Régis**, Raoul, Régine, enfin Roulez pour qui vous voulez...).

Train
Vents, **V**olets
Ballast
Compensateur
Radio

Respectez le plan, la vitesse et la tenue d'axe. C'est comme un atterrissage classique.

Une fois posée, freinez le planeur. Vous vous posez en terrain inconnu, et vous ne savez pas si une pierre ou une tranchée masquée ne se trouve pas sur votre route. A ce chapitre, je peux vous suggérer de vous poser dans le sens des sillons !

Vous êtes posé !

Bien posé, rien de cassé ? OK ! Mais ce n'est pas fini. **Une bonne vache se termine lorsque le planeur est revenu au terrain**. Là encore, soyez prévoyant. Vérifiez avant le vol que votre téléphone portable est chargé, et que vous avez le numéro de téléphone

du club, ou mieux de votre dépanneur. Il est recommandé de garder votre portable allumé en vol. Cela peut faciliter les recherches en cas d'accident.

Si votre voiture est équipée d'un crochet d'attelage, bravo. Si par contre vous êtes motard ou piéton, prévoyez le dépannage avant le vol.

C'est pas fini !

Les copains sont là mais il faut démonter le planeur. Vous devez savoir le faire. Profitez de l'hiver lorsque les planeurs sont démontés, pour apprendre comment on fait.

La vache en montagne

Le problème se corse en montagne du fait des reliefs qui sont parfaitement visibles ! Ici moins qu'ailleurs **l'improvisation n'a pas sa place**. Tous les clubs de montagne disposent d'un répertoire des champs vachables. Ils ont été reconnus et sont généralement utilisables tout au long de l'année. En montagne, le respect du vol en local des zones posables est un impératif vital ! En dehors de cette évidence, l'atterrissage en campagne ne demande pas plus de compétences qu'un atterrissage en plaine.

Enfin n'oubliez pas que votre terrain, votre région ont des particularités. Votre instructeur est la personne la mieux placée pour revoir avec vous cette phase indispensable à tout bon vélivole.

Ce qu'il ne faut pas faire !

- Changer de champs en finale. Une fois sur deux cela se termine par un planeur cassé.
- Improviser
- Partir trop bas ou vouloir raccrocher trop bas.
- Vouloir rentrer à tout prix

Pour les pilotes plus expérimentés :

- Avec l'expérience, on est tenté de vouloir raccrocher plus bas. Certains ont les capacités et la maîtrise pour le faire, mais respectez toujours l'enchaînement sécurité. Démarrer sa PTL avec une hauteur sol plus faible ne permet pas toujours un atterrissage en sécurité. Ayez toujours 100 m/sol en dernier virage. C'est une règle vitale.
- En compétition, vouloir rentrer coûte que coûte peut vous coûter très cher :
 - 1 – on n'a qu'une vie
 - 2 – pour gagner un concours, il faut d'abord le terminer
 - 3 – voler en compétition, c'est aussi admettre qu'il y a de meilleurs pilotes que vous !

C'est quoi un champ posable ?

C'est un champ dont l'état de surface et la longueur permettent l'atterrissage.

Sa longueur doit être compatible avec votre machine. 200 m mini si les abords sont dégagés, 500 m c'est nettement mieux !

Si vous pouvez voir la terre nue, les cultures ne seront pas trop hautes, ni trop denses. Ces champs sont travaillés par les agriculteurs et leur surface est exempte des grosses pierres qui pourraient faire des dégâts.

Pensez aussi à la largeur. Un champ reconnu à pied, suffisamment large peut tout à fait ressembler au chat d'une aiguille, s'il est trop étroit. Dans le même ordre d'idée, certains terrains ULM sont inaccessibles aux planeurs libres.

Comment estimer la longueur d'un champ ?

Vous connaissez la longueur de votre piste, et vous la survolez à différentes altitudes.

Apprenez à comparer la longueur des champs environnants à celle de votre terrain. Et raisonnez en longueurs, demies ou quarts de longueur.

L'orientation du champ doit permettre l'atterrissage vent de face. Pour cela, vous pouvez observer le défilement au sol de l'ombre des nuages, voir les fumées s'il y en a.

Attentions aux obstacles ... variés (lignes à haute tension, fils de téléphone, clôtures, blocs de pierre, vaches (les vraies !)).

Observez la dénivellation. Préférez un champ en montée avec du vent arrière à un champ vent de face, mais en descente.

Vache avec ou sans vaches ?

Les prairies sont, en général, de mauvais plans à cause des trous et des pierres invisibles en l'air et les risques matériels liés à la présence du bétail.

Elles sont généralement closes par des barrières, qui peuvent être électrifiées. Ce qui ne facilite pas le dépannage.

Une vache adulte pèse entre 400 et 650 kg. Ces animaux sont particulièrement curieux. Un éleveur m'avait dit que la tête d'une vache et son encolure pèse au bas mot une soixantaine de kilos. C'est plus que suffisant pour causer des dégâts importants si d'un geste brusque l'animal prenait peur.



Bons vols